

Liebe Leserinnen und Leser,

in der Regel werden Flächennutzungsplanung, Stadtentwicklungsplanung und Verkehrsplanung getrennt voneinander betrachtet. Um das Ziel einer nachhaltigen Entwicklung zu erreichen, sollten diese Instrumente jedoch gemeinsam betrachtet werden. Mobilitätsmanagement kann dabei als Verbindungselement dienen, das die verschiedenen Disziplinen integriert. Wir werden zeigen, wie europäische Länder und Städte diese Integration bereits anwenden und umsetzen. Große Teile des Textes basieren auf den Ergebnissen des Projektes MAX. Die Links finden Sie am Ende des e-Updates.

„Verkehrsexperten können nicht länger vorgeben, dass Flächennutzungsplanung nicht ihre Angelegenheit sei. Verkehrsprojekte, die nicht mit der Flächennutzungsplanung integriert betrachtet wurden, haben zu viele negative Auswirkungen, als das diese ignoriert werden könnten.“

[Project for Public Spaces](#)

Warum ist es sinnvoll, Mobilitätsmanagement in die Flächennutzungsplanung zu integrieren?



Freiburg-Rieselfeld (Germany)

Die Integration von Mobilitätsmanagement (MM) und Flächennutzungsplanung (FNP) kann zu verbesserten Rahmenbedingungen für MM insgesamt beitragen. Zum einen können Maßnahmen des MM an der richtigen Stelle umgesetzt werden – nämlich dort, wo Verkehr entsteht. Zum anderen starten die Maßnahmen zur richtigen Zeit – noch bevor sämtliche Rahmenbedingungen definiert sind und das Mobilitätsverhalten sich gefestigt hat. Die Rahmenbedingungen des MM, inklusive der Sicherstellung einer adäquaten Finanzierungsgrundlage, können noch beeinflusst oder sogar bestimmt werden. Und schließlich ist ein solch integrierter Planungsprozess eine exzellente Möglichkeit, eine gute Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Akteuren sicherzustellen: zwischen Planern, Projektträgern, künftigen Mietern, Einwohnern und Entscheidungsträgern.

Eine Integration von FNP und MM kann zahlreiche positive Auswirkungen haben: Aspekte des nachhaltigen Verkehrs (wie z.B. zu Fuß gehen, Radfahren, öffentlicher Verkehr (ÖV), Carsharing) werden von Beginn an berücksichtigt, Akteure kooperieren, Modal Split-Ziele werden definiert. Dieser Prozess kann zu einem, sozial gerechteren, ökonomischeren und ökologischeren urbanen Umfeld führen und zu sowie zu einer effizienteren Flächennutzung und einer allgemein höheren Lebensqualität beitragen.

Voraussetzungen für ein effektives Mobilitätsmanagement



Aspern Seestadt Metroline

Für ein wirkungsvolles MM in der Verknüpfung mit FNP sind zwei Voraussetzungen wesentlich:

- Es muss eine gute Infrastruktur für nichtmotorisierten Verkehr vorhanden sein. Dazu gehören eine attraktive Umgebung für Fußgänger, Fahrradwege und –abstellanlagen sowie ein gutes Angebot des ÖV (inklusive attraktiver Verknüpfungspunkte, kurzer Taktung und guten Verbindungen).
- Es muss möglich sein, die Autonutzung einzuschränken (z.B. durch autofreie Zonen, Restriktionen bei den zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreiten, Parkmöglichkeiten und erlaubten Geschwindigkeiten).

Die Einführung solcher Maßnahmen ist bei einer mittleren bis hohen Bevölkerungs- oder Nutzerdichte sowie guten Nutzungsmischung – gleichzeitig Voraussetzung für eine funktionierende Nahversorgung – generell erfolgversprechender. Zudem sollte frühzeitig – noch bevor Mieter und Einwohner die neuen Quartiere beziehen – ein ÖV-Angebot verfügbar sein um ein autobasiertes Mobilitätsverhalten gar nicht erst entstehen zu lassen.

Ansatzpunkte zur Integration von Mobilitätsmanagement in den Planungsprozess



Spanish planning simulation workshop in Getafe
(© Mattsson, ETT)

Die wichtigsten Ansatzpunkte zur Integration von MM in den Planungsprozess sind:

- Im Kontext der Entwicklung von Bebauungsplänen oder von Baugenehmigungsanträgen können Kommunen die Umsetzung von MM-Maßnahmen als Voraussetzung bzw. Auflage für die Bewilligung vorschreiben.
- MM kann durch die Gesetzgebung entweder verpflichtend vorgeschrieben oder als optional definiert werden, beispielsweise als Teil der Umweltgesetzgebung oder Parkraumregulierung sowie als Teil der zu erfüllenden Planungsaufgaben.

Im Projekt MAX wurde ein Instrument namens „[Planning Simulation Workshop](#)“ entwickelt – ein Workshop, in dem wichtige Akteure zusammengebracht werden. Dies stellt einen guten Ausgangspunkt für die Integration von MM in die Flächennutzungsplanung dar.

Veränderungen in den Organisationsstrukturen können dabei sehr hilfreich sein. So wurde beispielsweise in der Stadt Löwen (Belgien) das Team Mobilität explizit der für Flächennutzungsplanung verantwortlichen Abteilung zugeordnet, anstatt es in einer eigenen Abteilung unterzubringen. Ein anderes Beispiel für organisatorische Veränderungen ist die Etablierung von Stadtentwicklungsgesellschaften, wie es die Stadt Wien im neuen Stadtteil [Aspern Seestadt](#) getan hat.

Beispiele für unterstützende Gesetzgebung, Konzepte und Pilotprojekte



Die Bedeutung der Integration von MM und FNP ist weithin anerkannt, jedoch bislang nur selten praktisch umgesetzt. In den letzten Jahren haben allerdings verschiedene EPOMM-Länder die Initiative ergriffen, um diese wichtige Verbindung zu stärken.

In [Österreich](#) sieht das [Österreichische Raumentwicklungskonzept](#) sogenannte Einführungspartnerschaften („implementing partnerships“) vor, um gemeinsam an wichtigen Themen wie Mobilität zu arbeiten. Die nationalen Programme [klimaaktiv mobil](#) und [e5](#) bieten Kommunen und Regionen Unterstützung bei der Entwicklung verkehrersparsamer Siedlungen an. Im [Projekt ELAS](#) wurde ein Vergleichsrechner entwickelt, der sämtliche energierelevanten Aspekte einer Wohnsiedlung (auch die mobilitätsspezifischen) umfasst. [Lesen Sie mehr über die österreichischen Programme](#)

In den [Niederlanden](#) hat die Nationalregierung ein dreistufiges Konzept mit dem Namen [„ladder for sustainable urbanisation“](#) (Link auf Niederländisch) eingeführt. Kommunen müssen im Rahmen dessen drei Schritte durchlaufen, um neue Siedlungsentwicklungen zu legitimieren:

- Gibt es regionale Ansprüche, die nicht durch andere Entwicklungen in der Region abgedeckt sind?
- Wenn ja, kann diesen Ansprüchen im bestehenden Stadtraum begegnet werden?
- Wenn nicht, muss ein Gebiet identifiziert werden, welches bereits multimodal erreichbar ist oder erreichbar gemacht werden kann.

In der [Schweiz](#) wurde im Rahmen des [MIRA Projektes](#) kürzlich eine umfangreiche Zusammenstellung von Anleitungen und Checklisten zur Integration von MM in den Planungsprozess neuer Gebäude und Stadtteile sowie von Stadtumbaumaßnahmen veröffentlicht (verfügbar in Deutsch, in Kürze auch in Französisch und Italienisch).

Das [portugiesische](#) Institut für Verkehr und Mobilität veröffentlichte ein „Mobilitätspaket“ zur Festsetzung einer Strategie zu Erreichbarkeit, Verkehr und Mobilität sowie dessen Bedeutung für die FNP. Es beinhaltet [Richtlinien](#) (Link auf Portugiesisch), die einen Überblick über den konzeptionellen Rahmen, den Forschungsstand sowie Empfehlungen für die Kommunalplanung beinhalten; ebenso wie nationale Richtlinien zu nachhaltiger Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung sowie eine Zusammenstellung von Broschüren und ein Leitfaden zu Mobilitätsplänen. Außerdem veröffentlichte das Institut so genannte [„Guidelines and key issues in the analysis of Master Plans“](#) (Link auf Portugiesisch), um dem Bedürfnis nach praxisnäheren strategischen Leitfäden nachzukommen.

In [Finnland](#) hat das Umweltministerium gemeinsam mit der finnischen Verkehrsbehörde ein zweijähriges Projekt mit Pilotprojekten in fünf Kommunen gestartet. In dem Pilotprojekt in Tampere sollen Wege gefunden werden, an einem integrierten Standort mit neuem Stadion und Wohnbebauung die Nachfrage nach Parkraum zu reduzieren, z.B. durch speziell für Besucher gestaltete Stadtbahn-Haltestellen oder neue Kombitickets, die sowohl als Fahrkarte als auch Eintrittskarte für Veranstaltungen, die im Stadion stattfinden, gelten. Die Stadt Turku wird sich auf „Smart Travel“ als Teil eines übergeordneten Plans für ein neues Stadtentwicklungsgebiet konzentrieren,.

Insgesamt zwölf [schwedische](#) Kommunen haben sich im Netzwerk [„Possibilities of mobility management in land use planning“](#) beteiligt, welches von der schwedischen Energiebehörde initiiert wurde. Lokale Entwicklungsgebiete dienten als Fallstudien; Seminare und Workshops mit Politikern und relevanten Abteilungen wurden veranstaltet. Es zeigte sich, dass ein zunehmendes Wissen über MM ein wesentlicher Erfolgsfaktor war. Zudem stellte sich die



Kombination von MM-Maßnahmen und Parkraummanagement als besonders erfolgreich heraus. Die Stadt Lund entwickelte ein Ideenbuch für Projektträger, um das Wissen und das Verständnis von MM-Maßnahmen zu erhöhen.

In **Frankreich** haben Gesetze zur Stadterneuerung die Verbindung zwischen FNP und französischen SUMPs stark verbessert. Beispielsweise müssen in jedem SUMP Gebiete definiert werden, in denen der standardmäßig festgelegte Stellplatzbedarf durch die Existenz guter ÖPNV-Angebote reduziert werden kann. In einigen Fällen wurden SUMP auf Grund des Fehlens dieser Aspekte bereits durch Verwaltungsgerichte aufgehoben. Lesen Sie mehr in dem Merkblatt „[30 years of SUMP in France](#)“ auf den Seiten 5 und 11 (ebenfalls verfügbar in [FR](#), [ES](#) und [PT](#)).

Mobilitätsmanagementmaßnahmen in Entwicklungsprojekten



Aspern Seestadt Vienna

Wir werden einige MM-Maßnahmen, die mit Aspekten der FNP verbunden sind, anhand von Beispielen aktueller Entwicklungsprojekte in EPOMM-Ländern veranschaulichen.

Eins dieser Beispiele ist **Aspern Seestadt** – ein Gebiet, das 14 km vom Stadtzentrum Wiens entfernt ist. Im Jahr 2007 wurde mit der Entwicklung des Quartiers begonnen, in dem bis 2025 ein neuer Stadtteil für rund 25.000 Einwohner mit 20.000 Arbeitsplätzen entstehen soll. Von Beginn an wurde ein Team aus MM-Beratern in die Planungen involviert. Es wurden ambitionierte **Modal Split-Ziele** für das Quartier definiert (25% Auto, 40% ÖPNV, 10-15% Fahrrad, 20-25% zu Fuß) und **Mobilitätsrichtlinien** für das Entwicklungsprojekt verfasst, von denen einige bereits praktisch umgesetzt worden sind. So wurde die neue Metro-Linie bereits eingeweiht, bevor die ersten Einwohner das Quartier bezogen haben. Die lokale Entwicklungsgesellschaft war sehr darauf bedacht, **alle relevanten Akteure zu involvieren**. So veranstalteten die Mobilitätsberater fünf Workshops, um gemeinsam mit den an der Planung beteiligten Akteuren – Architekten, Planer, Städteplaner, Landschaftsarchitekten, Projektträger, Umwelt- und Verkehrsplaner etc. - neue Perspektiven und Ideen zu verschiedenen Aspekten der Mobilität zu generieren. Hierfür nutzten sie die sogenannte MaxLupo-Methode des „[planning simulation workshop](#)“.



The Green Quarter in Antwerp

Ein schönes Beispiel für **gute Voraussetzungen für Mobilitätsmanagement** ist das „[Green quarter in Antwerpen](#)“ (Link auf Flämisch) in Belgien. Das Stadtentwicklungsprojekt befindet sich auf dem Gelände eines früheren Militärkrankenhauses, auf dem ein Wohngebiet entwickelt wird. Es ist in einen großen Stadtgarten eingebettet und umfasst zudem mehrere Geschäfte, Büros, Handwerksbetriebe und Restaurants – von denen eins von einem berühmten belgischen Koch geführt wird. Das Quartier wird von zahlreichen Fuß- und Fahrradwegen durchquert und der Autoverkehr wird soweit wie möglich verboten..

Außerdem ist es möglich, **hohe Qualitäts- und Quantitätsstandards für Fahrradabstellanlagen** festzusetzen. In einem [Wohnprojekt in Wien](#) (Link auf Deutsch) wurden beispielsweise für 65 Erwachsene und 27 Kinder insgesamt 120 Fahrradabstellplätze und nur acht Autostellplätze geschaffen. Die Unannehmlichkeiten, die durch die geringe Zahl an Autostellplätzen entstehen, werden in dem Projekt durch verschiedene Besonderheiten und Merkmale kompensiert: eine luxuriöse Werkstatt, Dachgärten, Sauna, Gästeapartments, Kinderspielräume, Garteninstallationen, Veranstaltungsräume sowie eine Gemeinschaftsküche.

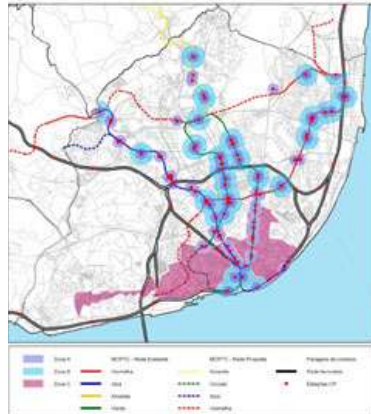
Falls eine gute ÖV-Infrastruktur existiert, ist die einfachste Mobilitätsmanagement-Maßnahme das zur Verfügung stellen von **Mobilitätsinformationen**. In Aspern Seestadt existieren diverse Informationspakete für neue Einwohner, neue Unternehmen, Projektträger und Schulen, die den relevanten Institutionen durch ein Informationszentrum und eine [Homepage mit Mobilitätsinformationen](#) (Link auf Englisch) zur Verfügung gestellt werden.



Die Stadt Gent startete ein in großem Rahmen angelegtes Projekt, um den Hauptbahnhof Gent Sint-Pieters und dessen Umgebung an die Ansprüche des 21. Jahrhunderts anzupassen. Bis 2020 soll das Quartier in ein Gebiet transformiert werden, das gut erreichbar, komfortabel für Wohn- und Arbeitsnutzung ist sowie über gute intermodale Verbindungen verfügt. Das Projekt hat einen großen Einfluss – nicht nur auf die umliegenden bzw. benachbarten Quartiere, sondern auf die gesamte Stadt und ihre Einwohner. Daher installierte die Stadt einen **Informationspunkt**, der die Kommunikation und Partizipation der Bürger organisieren soll – sowohl während der Planungs- als auch während der Umsetzungsphase. Der Informationspunkt ist nicht nur verantwortlich für die Kommunikation der Planungen und Fortschritte des Stadtumbauprojektes, sondern auch für das zur Verfügung stellen aktueller und verständlicher Informationen zu (temporären) Änderungen bei verschiedenen Verkehrsmitteln, wie z.B. die Erreichbarkeit von Bahnsteigen oder die Verlegung von Radabstellanlagen im Zuge des Umbaus.

Das wichtigste Instrument ist wahrscheinlich das **Parkraummanagement**. Auf der einen Seite kann dadurch das Parken im Straßenraum eingeschränkt und adäquat bepreist werden. Andererseits können dadurch die Vorgaben zu mindestens zu schaffenden Stellplätzen im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens durch Vorgaben zu **maximal**

Figura 5 - Zonas de dimensionamento dos parâmetros estacionamento



Lisboa - Lisbon

zugelassenen Stellplätzen ersetzt werden. In Aspern Seestadt wurde eine ambitionierte Quote von maximal 0,7 Stellplätzen pro Wohnung festgesetzt, die somit noch geringer ist als im Wiener Stadtzentrum. Ein Teil des Geldes, welches die Projektträger auf diese Weise einsparen, wird in einem **Mobilitätsfonds zur Finanzierung von MM-Maßnahmen** investiert. Eine Alternative zu Vorgaben zu maximal zugelassenen Stellplätzen wurde von der schwedischen Stadt Umea mit dem „**green parking pay-off**“ (Link auf Englisch) implementiert. Ebenfalls in Schweden arbeitet die Stadt Vasteras an einem **neuen Standard** (Link auf Englisch), der es erlauben soll, die Anzahl der zu schaffenden Pkw-Stellplätze zu reduzieren, wenn MM-Maßnahmen implementiert werden. Zum Beispiel sollen Fahrgemeinschaften den Stellplatzbedarf um 20% reduzieren; die Implementierung von fünf MM-Maßnahmen soll weitere 10% Reduktion einbringen.

In dem Green Quarter in Antwerpen wird Anwohnerparken lediglich in den vier Quartierstiefgaragen möglich sein. Wenn der Zugang zum eigenen Auto weniger direkt ist, neigen Anwohner in der Regel dazu, mehr Gebrauch vom bestehenden ÖPNV-Angebot und anderen nachhaltigen Verkehrsmitteln zu machen. Im sogenannten „**Positive Footprint Housing project**“ (Link auf Englisch) in Göteborg, Schweden, werden keinerlei Stellplätze für Privat-Pkw geschaffen.

Die Stadt Lissabon bezog in ihren **Master Plan** (Link auf Portugiesisch) geringere Stellplatzparameter für Quartiere mit einem überdurchschnittlichen ÖPNV-Angebot ein.

Ein guter Überblick über MM-Maßnahmen bietet MaxLupo („**Compendium of site based MM measures**“, Link auf Englisch).

Weitergehende Informationen



<http://www.epomm.eu/maxlupo>

- Im Rahmen des MAX-Projektes wurden verschiedene Richtlinien und Leitfäden zur Integration von Mobilitätsmanagement und Raumplanung entwickelt: **MaxLupo, available in several languages**)
- ...ebenso wie eine ganze Reihe anderer nützlicher Empfehlungen, Zusammenfassungen, Instrumente, Trainingsmaterialien und Forschungsberichte. Diese sind verfügbar unter: epomm.eu/maxlupo.
- Außerdem befindet sich dort eine Zusammenstellung von **39 Fallstudien**
- Für Allinx Active- und Premium-Mitglieder existiert ein Zugang zu verschiedenen Webseminar-Videos:
 - **“How to get MM into land use planning. The Swedish approach”** von Caroline Mattsson (Trivector)
 - **“Mobility Management and Land Use Planning”** von Karl-Heinz Posch (FGM-AMOR/EPOMM)
 - PowerPoint-Präsentationen sind **hier** kostenlos verfügbar
- Auf der ECOMM-Tagung 2015 in Utrecht wird es verschiedene Sessions zu MM und FNP sowie zu diesbezüglich zweckmäßiger Städteplanung geben

Bevorstehende Veranstaltungen

- **ECOMM – Europäische Konferenz zu Mobilitätsmanagement**
20. – 22. Mai, Utrecht, Niederlande
[Website](#)
Registration just opened - you can register [here](#)
- **Dritter “World collaborative mobility congress” (Wocomoco)**
25. – 26. Juni, Innsbruck, Österreich
[Website](#)

Für weitere Veranstaltungen, besuchen Sie bitte den [EPOMM Kalender](#).